il tender

notiziario della sat dlf udine

Numero 64 Anno 17 (1) Marzo 2012

I carri Sggmrss e Sgnss FUC

Giornate particolarmente intense di traffico ed appuntamenti tra il 30 gennaio ed il 4 febbraio scorso per la Società Ferrovie Udine Cividale. Sono infatti giunti ad Udine i 52 carri per il trasporto di container e contenitori intermodali a casse mobili: 20 carri articolati a 3 carrelli tipo 627Za Sggmrss da 90 piedi numerati 31 83 4962 201÷220 e 32 carri a due carrelli tipo 434Za Sgnss da 60 piedi numerati 31 83 4575 311÷342. Sono stati commissionati, ed acquistati dalla FUC, alla ditta polacca EKK Europejskie Konsorcjum Kolejowe Andrzej Świerczek WAGON Sp. Z o. o., dopo l'effettuazione di una gara europea dell'importo complessivo di 3 milioni di euro, con il sostegno ed il contributo della Regione Friuli Venezia Giulia.

I primi 17 carri Sggmrss sono arrivati da Tarvisio Boscoverde a Udine Parco la mattina del 30 gennaio con un treno FUC. Il 31 gennaio, 7 carri Sggmrss - per una lunghezza totale treno di 240 m - sono stati presi in carico dalla Società e trainati dalla locomotiva diesel FUC Ld 405 da Udine Parco, via Udine Centrale, allo scalo di Bottenicco sulla Udine-Cividale. Altrettanto è avvenuto, il 1° febbraio, per i restanti 10 carri Sggmrss - per una lunghezza totale treno di 320 m - 3 dei quali sono stati lasciati presso il D.L. FUC di Udine, per problemi di incrocio e di sensori di binario alla stazione di Remanzacco, che non può sopportare convogli così lunghi.

Parata di alcuni dei nuovi carri della FUC ricoverati nello scalo di Bottenicco il 3 febbraio 2012 (foto E. Ceron)

A completamento della commissione, il 2 febbraio, con un secondo treno FUC da Tarvisio Boscoverde a Cervignano Scalo sono arrivati gli ultimi carri: 3 Sggmrss e 32 Sgnss, che sono stati subito ricoverati presso il terminal intermodale dell'Interporto AlpeAdria adiacente alla struttura ferroviaria dello scalo. Questi carri porta containers sono del tipo maggiormente diffuso nel traffico di tutta Europa, impiegati da moltissime imprese ex statali, private e da compagnie di noleggio.

Volutamente realizzati nel tipico colore blu della FUC, presentano sulle fiancate degli elementi portanti i caratteristici loghi bianchi, che per esteso, riportano i dati identificativi della Società oltre alle note tecniche standard del rotabile.

Sggmrss 627Za da 90 piedi: carro composto da due elementi portanti indipendenti A-B di analoga struttura, collegati da una giunzione centrale posta sopra al relativo carrello - tipo UIC Y25Ls(s)d1-K - per una lunghezza totale comples-

Marcature dei carri FUC. A sinistra, carro Sgnss - Interporto di Cervignano, 6 febbraio 2012 (foto E. Ceron) In alto, il logo societario - deposito FUC, 2 febbraio (foto D. De Anna)

La collaborazione di tutti i soci è particolarmente gradita

siva ai respingenti pari a 29,590 m. Ciascun elemento del carro, nella parte superiore del telaio, è dotato di 36 cerniere mobili destinate al fissaggio ed ancoraggio dei contenitori intermodali trasportati attraverso 24 spine sporgenti, delle quali 12 sono fisse e 12 ribaltabili, tra queste 12 possono essere anche traslate lateralmente. Il telaio del carro è aperto, cioè sprovvisto di pavimento. Secondo la tipologia del trasportato, in fase di carico, rimangono in posizione di lavoro soltanto le spine corrispondenti alle dimensioni del container (o del contenitore intermodale). Le altre vengono mantenute in posizione di trasporto.
Sgnss 434Za da 60 piedi: le caratteristiche sono simili al carro precedente, si differenziano: il blocco in una unica struttura portante e la lunghezza totale comprensiva ai respingenti di pari a 19,740 m. Oltre a questa versione, ne sono stati realizzati altri con moltissime varianti, che in comune hanno soltanto la marcatura Sgns(s) ed alcune caratteristiche tecniche (telaio aperto, larghezza ridotta, numerose caviglie ribaltabili lungo i lati - su questi della FUC se ne contano 28 - per consentire tutte le combinazioni di carico).
I carri da 90 piedi possono essere utilizzati per il trasporto dei container più moderni e capienti con la massima flessibilità da 20, 30, 40 ed i più recenti da 45 piedi, con un carico utile trasportabile per ciascun carro fino a 106 tonnellate.
I carri da 60 piedi hanno invece un carico utile fino a 70 tonnellate. La velocità massima consentita per entrambi è di 120 km/h.
Nell'ambito della politica sul trasporto regionale, che vede la Società Ferrovie Udine Cividale quale nucleo e modello di impresa ferroviaria del Friuli Venezia Giulia, dopo lo arrivo delle due locomotive politensione 190 Taurus e delle due diesel D 753, questo ulteriore "valore aggiunto" di rotabili, completa un'operazione particolarmente significativa in grado di trainare tutto il comparto della logistica regionale. Inoltre si rivela una valida soluzione alla richiesta di trasporto ferroviario intermodale a servizio del nord est d'Italia e dei suoi porti - Trieste, Monfalcone e San Giorgio di Nogaro - verso Austria, Germania, Slovenia.

Enrico Ceron

Il carrello centrale dei carri Sggmrss (foto D. De Anna)

L'ATR 110.001 transita a fianco dei carri e dell'Occhialuta D 753.058 - 9283 2753 058-21-FUC in livrea definitiva in sosta a Bottenicco il 22 febbraio (foto E. Ceron)

Il 22 febbraio, presso la scalo di Bottenicco, è avvenuta la presentazione ufficiale del nuovo materiale rotabile della FUC alla presenza dell'assessore regionale ai trasporti Riccardo Riccardi, che è arrivato in ritardo, perciò c'è stata sola la benedizione del parroco e il taglio del nastro. Subito dopo le autorità sono andate in stazione a Cividale per il rinfresco, lasciando ad assistere alla manovra dimostrativa dentro lo scalo solo il sottoscritto ed un operatore TV.
Il 21 febbraio la D 753.058 completa di loghi e immatricolazione aveva effettuato il suo "primo" treno FUC portando dal deposito di Udine a Bottenicco due tirate di carri della Faber. Il giorno successivo ha portato nello stesso scalo alcuni dei nuovi carri pianali per l'inaugurazione del pomeriggio e il 23 ha riportato indietro i carri della Faber vuoti. Alla chiusura del giornale (fine marzo) non è ancora certificata e quindi non può entrare nella stazione di Udine.
Infine la FUC ha ottenuto la certificazione per il servizio passeggeri in tutta la regione e sulle linee del Veneto orientale fino a Venezia.

Daniele De Anna

Il trasferimento di alcuni carri con la locomotiva Ld 405 allo scalo di Bottenicco. Remanzacco, 31 gennaio 2012 (foto E. Ceron)

Inizio d'anno difficile per le ferrovie del Friuli Venezia Giulia

L'anno ferroviario è cominciato in Friuli Venezia Giulia non solo con lo aumento dei biglietti, ma con tutta una serie di problematiche che hanno creato una serie di grossi disagi, specialmente ai pendolari.
Le tariffe per il trasporto pubblico sono state adeguate all'aumento dell'indice ISTAT pari al 3,5%, ma per effetto degli arrotondamenti l'aumento è stato di circa il 4,5%.
La prima contestazione dei viaggiatori era relativa al fatto che nella stazione di Udine il marciapiede della pensilina tra il 7° e l'8° binario risultava da tempo sporco da escrementi e piume di piccioni. Veniva ancora una volta sollecitata la pulizia della banchina per questioni di decoro ed igiene. Si sono perciò tenuti sopralluoghi da parte dell'assessore regionale ai trasporti e dei dirigenti di Trenitalia e RFI per verificare la situazione. E' stato definito di eseguire una prima pulizia dell'area in attesa di completare i lavori di rinnovo delle pensiline, già eseguiti sulle altre banchine con la sostituzione delle coperture, la riverniciatura delle parti metalliche e l'installazione di reti antipiccione al posto dei controsoffitti. I lavori, che comprenderanno anche la sostituzione della copertura della pensilina del 1° binario, inizieranno in aprile avendo RFI ha stanziato un milione di euro per lavori di manutenzione della stazione di Udine. I pendolari comunque vigileranno su queste promesse ed in caso di inadempienze si rivolgeranno alla magistratura per fare chiudere al servizio le banchine rimaste sporche.
Si è poi avuta la chiusura dei servizi igienici delle stazioni con meno di 500 utenti al giorno, con le conseguenti proteste e relativa risposta di FS che attribuisce questa decisione in seguito all'applicazione di norme europee. Un'eurodeputata ha fatto notare a RFI che nelle normative europee non c'è nessun riferimento alla chiusura dei bagni nelle piccole stazioni, caso mai le disposizioni prevedono l'esenzione all'adeguamento dei servizi igienici alle necessità degli handicappati nelle stazioni con meno di mille utenti al giorno.
Non si sa se per protesta contro questa decisione o per puro vandalismo, nella stazione di Gemona a metà gennaio, durante la notte, le serrature dei servizi del personale sono state sigillate con colla e la stazione imbrattata con materiale organico. Il sindaco ha approfittato dell'accaduto per ricordare a RFI che il centro intermodale di Gemona (treno e bus) movimenta più di 500 utenti al giorno, quindi ha richiesto la riapertura delle toilettes, come a suo tempo avvenuto per la biglietteria. Ma il fatto più eclatante è avvenuto il 3 febbraio quando una signora che viaggiava su un Minuetto sulla Pontebbana, colta da impellente necessità fisiologica, ha constatato che il WC del mezzo non funzionava e di ciò ha avvisato il capotreno; quest'ultimo ha fatto fermare il treno ad Artegna, ma anche qui da anni la toilette è chiusa. La signora è stata così costretta a servirsi di ..... un campo adiacente alla ferrovia. Il treno, che già viaggiava con 35 minuti di ritardo a causa di uno scambio ghiacciato, è così arrivato a Udine con un'ora e 10 minuti di ritardo.
Altre criticità segnalate durante il periodo invernale riguardavano treni senza riscaldamento e/o illuminazione ed i ritardi dei treni a lunga percorrenza provenienti dalle zone interessate dalle forti nevicate che hanno colpito tutta l'Italia ad esclusione del Nord-est. Un altro problema diverso da quelli “tradizionali” si è verificato il 4 febbraio: a causa dei lavori di costruzione di un sottopasso nei pressi di Buttrio si è avuto un avvallamento sul binario pari che ha richiesto lo intervento dei tecnici con conseguente interruzione della circolazione.
Il problema più grave però ha cominciato a manifestarsi già con l'inizio dell'anno: la continua soppressione di treni, cominciando con qualche convoglio al giorno (6 per esempio in un solo pomeriggio sulla Pontebbana il 10 gennaio) fino a raggiungere la trentina agli inizi di marzo. Sulla stampa c'era praticamente ogni giorno il “bollettino” dei treni cancellati il giorno prima.
A questo riguardo si sono avute molte riunioni tra la regione e la direzione regionale di Trenitalia, nonché tra l'assessore e i sindaci dei comuni delle linee più interessate ai disagi. La regione, dopo aver definito in un milione di euro la multa per le inadempienze contrattuali di Trenitalia, annunciava la possibilità di rescissione del contratto di servizio e la sostituzione dei treni con autobus, ricevendo ogni volta l'assicurazione delle ferrovie che la situazione si sarebbe risolta in breve. Per la cronaca, ad una riunione alla quale erano presenti anche i comitati dei pendolari, l'assessore regionale è arrivato in ritardo perché il suo treno era in ritardo!
Ad una di queste riunioni a Trieste ha partecipato anche l'amministratore delegato di Trenitalia, che ha dichiarato che bisogna risagomare il servizio viaggiatori e definire quale sarà la stazione di riferimento in regione; si preannuncia così un nuovo dualismo Udine-Trieste. Da segnalare che l'in-

Nubi minacciose con qualche schiarita sul trasporto regionale in FVG. Udine Sacca (foto C. Canton)

contro si è svolto in un luogo tenuto segreto per evitare sgraditi incontri, specialmente con i manifestanti No Tav.
I pendolari, sempre più furiosi, hanno avanzato richieste di rimborso ed hanno avviato un sondaggio, anche telematico, per decidere come potrebbe essere utilizzata la somma derivata dalla multa milionaria. Le varie ipotesi prevedono il rimborso totale degli abbonamenti per tutti gli utenti, oppure solo per quelli più danneggiati, la creazione di nuove tariffe, la destinazione della somma per il miglioramento del servizio, o per il potenziamento degli uffici del trasporto pubblico, oppure per la promozione di treni turistici, o, infine per la metropolitana leggera di Trieste.
I comitati dei pendolari hanno anche invitato i politici a viaggiare in treno per rendersi conto di persona come effettivamente si viaggia sui convogli regionali, contestando anche il fatto che spesso si occupano delle ferrovie solo per fare propaganda elettorale.
In questo clima si è così arrivati agli inizi di marzo quando si sono avute una trentina di soppressioni di treni al giorno a causa principalmente di carenza di personale; tra le linee più colpite, la Pontebbana e la Casarsa-Portogruaro. Il personale che mancava era costituito innanzitutto da capitreno, che sono stati sostituiti per ripristinare in parte il servizio con personale preso in prestito dal Veneto. Le assenze erano dovute a malattia, ma qualcuno (anche la stessa direzione regionale) ha avanzato il sospetto che si trattasse di assenteismo, perciò l'azienda ha inviato decine di visite fiscali per la tutela degli stessi lavoratori e degli utenti. La direzione Trenitalia ed i sindacati si sono così rimpallati le accuse sulle cause delle soppressioni: i secondi danno la colpa al materiale rotabile ed al fatto che il personale è sotto organico, mentre le ferrovie dichiarano che quest'ultimo è più che sufficiente a garantire il servizio. L'assessore ai trasporti ha quindi invitato le parti a risolvere questa conflittualità interna.
Ed in merito a queste notizie ed a quella pubblicata sul numero scorso in cui si riportava quello che viene asserito dai comitati dei pendolari, e cioè che i ferrovieri si mettono in malattia per protesta, riceviamo la seguente precisazione da alcuni ferrovieri: “Il personale protesta con gli scioperi, non mettendosi in malattia; la carenza è dovuta al fatto che il personale viaggiante e di macchina, è sotto pianta da anni. Facendo fino a 13 ore al giorno, per garantire la circolazione dei treni, probabilmente, non essendo "superman", il fisico di qualcuno cede”.
Inoltre ci viene riferito che negli ultimi tempi sono aumentati di molto gli infortuni, ma questi sono dovuti quasi sempre al fatto che spesso i ferrovieri vengono picchiati da alcuni viaggiatori che si dimostrano aggressivi quando vengono loro contestate delle infrazioni, quali la mancanza di biglietto, o quando gli stessi se la prendono con il personale per i disservizi.
In questo contesto si è inserita anche la polemica sui servizi autosostitutivi non sempre adeguati, costringendo le ditte che gestiscono le autolinee a dichiarare che, visti i tempi spesso piuttosto ristretti con cui viene richiesta la corsa, non sempre è possibile organizzare un servizio accettabile e che ovviamente gli orari ferroviari non possono essere rispettati. Così succedono casi come quello del 2 gennaio quando i viaggiatori del regionale 5988 Udine-Tarvisio, che era stato soppresso, sono stato lasciati dal bus sostitutivo a 2 km dalla stazione di Tricesimo/San Pelagio. La colpa è ricaduta sull'autista del bus che non conosceva bene il percorso. Invece il 2 marzo per sostituire un regionale Cervignano-Udine, che si era bloccato a Strassoldo, è stato organizzato un servizio taxi per portare a destinazione i passeggeri.
Dopo tutti questi fatti, la regione ha deciso di sospendere, in attesa della risoluzione dei problemi e di un nuovo incontro con l'a.d. di Trenitalia, la proroga del contratto di servizio che scade in maggio. Ed ha fatto presente che dopo i 1552 treni non effettuati nel 2011, solo nei primi due mesi di quest'anno le soppressioni sono state 537. Quando hanno saputo questa notizia, i sindacati dei ferrovieri si sono detti preoccupati per la sorte delle 500 persone che lavorano per il trasporto regionale.
Nella questione si è inserito anche il presidente della regione Veneto che si è detto d'accordo con la nostra regione sul fatto che il servizio di Trenitalia non è adeguato e che bisogna trovare una soluzione ai problemi ferroviari approfittando della liberalizzazione dei binari. Qualcuno auspica il bando di una gara europea, magari sperando che ritornino le ferrovie del Lombardo-Veneto.
A fine marzo l'assessore ai trasporti si è recato nella fabbrica spagnola CAF dove sono in costruzione gli 8 convogli Civity ordinati dal FGV. Il primo dovrebbe essere pronto alla fine di aprile per poi iniziare le prove di omologazione, quindi dovrebbe arrivare in Italia, a Firenze, in luglio per poi iniziare le corse prova per ottenere la circolabilità in Italia in settembre. Seguiranno le consegne degli altri, per cui si spera di averli in servizio nei primi mesi del 2013. La regione sta inoltre valutando la possibilità dell'acquisto di altri 4 convogli.
Nel frattempo la regione ha anche presentato il nuovo piano per il trasporto pubblico locale che prevede la completa integrazione tra il servizio su ferro con quello su gomma, con l'ammodernamento dei mezzi utilizzati e l'integrazione tariffaria.
Infine, da una dichiarazione dell'assessore alla mobilità del comune di Udine si è saputo che le ferrovie per “incrementare” i servizi viaggiatori stanno pensando di chiudere le stazioni di Lumignacco, Santo Stefano Udinese, Santa Maria la Longa, Sedegliano, Muzzana, Palazzolo, Redipuglia, Mossa e Capriva.

Claudio Canton

In quest'ultimo inverno non si sono viste immagini come questa ripresa a Udine il 18 dicembre 2010 (foto C. Canton)

Convegno Logistica ferroviaria RFVG
Leva per una crescita sostenibile

Il giorno 7 febbraio scorso si è tenuta, presso la Camera di Commercio di Udine una conferenza sulla logistica ferroviaria nella nostra regione. Molto di quanto detto si è già sentito in altre conferenze simili, con la solita autocelebrazione della regione su quanto sta facendo per la logistica e i trasporti in genere, con le società Inrail e FUC, ovviamente presenti.
Il settore si sta riprendendo dalla crisi anche grazie a nuove tendenze di mercato e nonostante il nostro paese sia 22° nelle classifiche di efficienza logistica.
Le imprese ferroviarie private sono passate dal 15,2% del traffico totale nel 2008 al 27% del 2011; il dato sembrerebbe positivo ma in realtà è dovuto in gran parte all'acquisizione di treni ex Trenitalia Cargo. Il cliente oggi vuole un servizio porta a porta ma soprattutto vuole un servizio a pacchetto completo, il tutto nella massima semplicità. Tutto questo si può avere solo con una perfetta sinergia tra vari "attori" del sistema e il terminal intermodale è decisivo nella catena logistica; deve esserci un trinomio Logistica-Ferrovie-Intermodalità.
I problemi nascono dal fatto che in Italia non c'è una politica dei trasporti, le liberalizzazioni hanno ancora troppi vincoli e troppa burocrazia (ANSF - Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria); i costi dei raccordi sono eccessivi; inoltre manca coordinamento tra i vari attori e non dimentichiamo che spesso camion e treni sono visti come antagonisti mentre invece devono collaborare ed integrarsi.
In regione poi ci sono alcuni problemi cronici come il necessario quadruplicamento della Monfalcone - B.vio S. Polo e il fatto che la Gemona-Osoppo è limitata alla categoria C3 (20 t/asse). Se non passa alla D4 le Taurus e tutte le 4 assi moderne non possono percorrerla, con grandi disagi per gli operatori.
Come rimedi bisognerebbe ridurre i canoni per i raccordi, separare Trenitalia da RFI, superare il problema di più operatori per far entrare le merci in porto: questo infatti aumenta i costi facendo perdere valore aggiunto. Inoltre le stazioni merci dovrebbero essere aperte 24 ore al giorno.
Interessante poi una proposta della società Inter-Rail (uno degli azionisti di Inrail) su come smistare i carri negli interporti senza rotture di carico: in sostanza i container vengono traslati lateralmente e reinseriti su altri carri di altri treni senza che il convoglio venga staccato dalla locomotiva. E' come una "sosta all'autogrill" che ridurrebbe tempi e costi del trasporto merci.
L'ing. Leonarduzzi della FUC ha ricordato il recente acquisto di 52 carri pianali per trasporto intermodale della polacca EKK per un investimento totale di 15 milioni di euro.
L'ing. Porta di Inrail ha anche annunciato l'acquisizione della società Fuori Muro dismessa da FS, che opererà nei porti del nord-ovest e che, sembra, comprerà due Taurus.
Sono anche stati presentati alcuni giovani macchinisti di Inrail a dimostrazione di quanto questa società sta facendo sul nostro territorio.
Curiosi e discutibili i due interventi dalla platea: il dott. Pelizzo (Banca di Cividale) suggerisce di prolungare la FUC fino in Slovenia. In passato c'erano stati diversi progetti al riguardo ma non se ne era mai fatto nulla; oggi è un po' tardi visto che hanno fatto di tutto per arretrare la stazione di Cividale, per non parlare dei costi che avrebbe la costruzione della linea e di quante case bisognerebbe demolire per uscire da Cividale.
L'altro intervento è stato del rappresentante regionale degli autotrasportatori: secondo lui si sta demonizzando il trasporto su gomma, ed il recente sciopero al sud ha dimostrato come il nostro paese dipende necessariamente dai TIR. Come se dovessimo andarne fieri! Ha poi tirato in ballo la questione inquinamento ambientale dicendo che tutti inquinano non solo i camion!
Nessuno ha replicato, ma queste parole rendono l'idea di come l'integrazione modale in Italia sia ancora molto lontana. Daniele De Anna

La D 753.058 acquistata dalla FUC con la gemella D 753.051 per il servizio merci all'uscita dalle officine di Udine il 31 gennaio 2012 dopo essere stata verniciata nella livrea FUC. L'ANSF richiederà poi la verniciatura in rosso di tutta la zona tra i fanali (foto D. De Anna)

Notizie Flash

In tema di Corridoio 5, alla fine di febbraio, il commissario straordinario per la TAV ha dichiarato che i sindaci dei comuni della Bassa friulana non hanno ancora predisposto lo studio sull'impatto ambientale. Inoltre ritiene fattibile il quadruplicamento dell'attuale linea, specialmente nel tratto veneto, ma alcune zone sono troppo urbanizzate per permettere questi lavori. Quindici giorni dopo i sindaci hanno designato il professionista che dovrà valutare il progetto.
Intanto il presidente della Commissione Trasporti del Parlamento europeo in visita in regione ha sollecitato il governo italiano ad accelerare la costruzione della TAV perché è un'opera essenziale per il Paese e l'Europa e per la quale sono già stati destinati fondi comunitari.
In occasione di questa visita i No Tav hanno consegnato ai membri della commissione un dossier contro non solo quest'opera, ma anche contro il corridoio Baltico-Adriatico; nella documentazione era anche segnalato lo stato attuale delle ferrovie in regione.
L'assessore alla mobilità del Veneto punta sul corridoio Baltico-Adriatico, perciò sulla Pontebbana. Per questo motivo la regione Veneto ha stanziato 50 milioni di euro per l'elettrificazione della Portogruaro-Casarsa, ritenuta importante nell'ambito di questa direttrice. Ritiene che questi lavori possano essere eseguiti nell'arco di un anno e mezzo, massimo due.

Claudio Canton

Il 12 gennaio una macchina operatrice di una ditta che esegue lavori sui binari si è incendiato nella zona di Udine Parco. Claudio Canton

Il 20 febbraio sono iniziati i lavori di ripristino dei binari all'interno della galleria Zuc dal Bor sulla Pontebbana. Infatti il tunnel è intersecato da una faglia che crea problemi all'allineamento delle rotaie e della stessa galleria. Questi lavori comportano la soppressione di tutti i treni regionali e la loro sostituzione con un servizio autosostitutivo che però non sempre garantisce il rispetto degli orari. I treni internazionali ed i merci invece potranno subire ritardi. I lavori dovranno essere completati entro il 28 maggio per rendere pienamente operativa la Pontebbana quando verrà chiusa la linea del Brennero.

Claudio Canton

Dalla sera di sabato 3 marzo alla mezzanotte della successiva domenica la strada statale Udine-Cividale è rimasta chiusa per lavori di manutenzione del passaggio a livello di Remanzacco. Altri lavori erano già stati eseguiti su un alto PL dello stesso comune. Claudio Canton

RFI ha fatto presente al comune di Magnano in Riviera che a seguito di eventi atmosferici il traffico ferroviario sulla Pontebbana ha subito dei disagi a causa della vegetazione presente ai lati della linea su terreni non FS. Perciò il sindaco ha invitato i proprietari dei terreni interessati a provvedere al taglio dei rami e/o degli alberi che potrebbero interferire con la ferrovia in caso di maltempo. Infatti la legge prevede che non ci possono essere piante o siepi nelle vicinanze delle linee e che i boschi devono essere ad almeno 50 metri dai binari. Claudio Canton

Un carro di rottami di ferro è risultato leggermente radioattivo all'esame del portale per la rilevazione radiometrica dell'acciaieria Pittini di Osoppo effettuato il 16 marzo. Il carro è stato perciò posto sequestro in attesa che una ditta specializzata provveda alla sua bonifica. Altri fatti analoghi si sono già verificati nel passato.

Claudio Canton

Durante la visita dell'amministratore delegato di FS a Trieste si è anche parlato del Museo Ferroviario di Campo Marzio che si trova in un momento di seria difficoltà. Con il 2012 il canone richiesto per l'affitto dell'ex stazione sede del museo risulta quasi triplicato (da 54.000 a 140.000 euro annui), spesa che non può essere sostenuta dal DLF di Trieste e con le modeste entrate del museo, visto anche che non ci sono contributi pubblici stabili. Sono stati lanciati perciò appelli ed avviata una raccolta di firme per la salvezza della struttura. Per il momento l'aumento dell'affitto è stato sospeso ed il sindaco di Trieste ha proposto la creazione di una fondazione per la gestione del museo. E a complicare la situazione ha contribuito anche la bora che ha soffiato a lungo nel mese di febbraio. Le raffiche più violente hanno causato rotture di vetrate ed anche il risucchio di materiale e modelli, che dall'interno sono finiti sul primo binario, inoltre il gelo ha provocato la rottura di una tubazione dei servizi igienici con conseguente allagamento. Claudio Canton

Dal 12 gennaio 2012 l'impresa ferroviaria Linea SpA, a capitale interamente posseduto da Rail Cargo Austria, ha assunto la nuova denominazione Rail Cargo Italia Srl, mantenendo inalterata l'offerta di servizi.
Oltre ad una maggiore riconoscibilità di Rail Cargo Austria in Italia attraverso la nuova denominazione, l'obiettivo è anche quello di semplificare i rapporti tra la casa madre austriaca e la filiale italiana nei rapporti trasportistici, ora che quest'ultima da società per azioni è divenuta una sosocietà a responsabilità limitata.
Da segnalare che Linea SpA, ora Rail Cargo Italia, ha recentemente assunto la trazione di sette nuovi treni combinati a settimana dal porto di Trieste: cinque collegamenti su Monaco di Baviera (Bavaria Express), uno su Ulm (Patrizia Express) e uno su Budapest (Empress Elisabeth Shuttle), per un totale di circa 1.000 treni/anno.

Alessandro Fanutti

Dalla metà di gennaio 2012 la società di trasporti combinati tedesca Kombiverkehr ha istituito tre collegamen-

Locomotiva E 186.909 di Linea a fianco di una Taurus 1216 ÖBB (foto Linea S.p.A.)

Locomotiva 753.738 di AWT (foto AWT a.s.)

ti settimanali tra l'Interporto Quadrante Europa di Verona ed il terminal ceco di Ostrava Paskow, per il trasporto di container, casse mobili e semirimorchi.

Il collegamento ha l'obiettivo di collegare le zone industriali della Slesia polacca e quelle settentrionali ceche, che fanno appunto perno sul terminal di Ostrava, con il sud Europa, visto che a Verona le unità di carico potranno proseguire sempre su treno combinato verso Bologna, Nola, Bari e Patrasso, sfruttando i collegamenti già esistenti.

Kombiverkehr effettua questo treno con i partner Cemat e Bohemiakombi, mentre la trazione è affidata a RTC sul lato italiano (passando per il Brennero), Lokomotion sulla tratta austro-tedesca e AWT a.s.-Advanced World Transport in Repubblica Ceca.

Alessandro Fanutti

Le FS hanno messo in vendita per 1.100.000 euro l'ex stazione di Moretta ed il sedime del tratto dell'ex ferrovia da questa stazione a Villafranca Piemonte. Sulla linea potrebbe essere prolungata la pista ciclabile da Airasca a Villafranca, mentre la stazione fa parte di una zona dichiarata di espansione residenziale. Rimane escluso il raccordo con la Metalmeccanica Moretta ex Milanesio.

Alberto Isoardi

Trainwatching

Il 24 gennaio la locomotiva 190.321 di CFI, giunta a Udine in dicembre, è partita per la sua destinazione finale al traino della 190.302 FUC. Lo stesso giorno è arrivata a Udine, proveniente da Tarvisio in composizione ad un treno merci trainato dalla 190.311 InRail la sua gemella 190.322.

Enrico Ceron

A destra in alto. La Taurus 190.322 CFI in arrivo a Udine al traino della 190.311 InRail
Sotto. La partenza da Udine Parco della 190.321 CFI al traino della 190.302 FUC 24 gennaio 2012 (foto E. Ceron)

La 190.322 manovrata dalla ex DE 520-01 FM nel deposito locomotive FUC il 30 gennaio 2012 (foto E. Ceron)

Parata di Taurus a Udine Parco il 24 gennaio 2012: da sinistra 190.311 InRail, 190.322 CFI, 190.301 FUC (foto E. Ceron)

Sabato 4 febbraio si è tenuta un'edizione speciale del treno Cesarino della FUC (l'offerta dedicata il sabato pomeriggio e la domenica ai bambini minori di 12 anni che viaggiano gratis se accompagnati da un adulto). L'ATR 110001 ha portato i bimbi e le loro famiglie famiglie a Cividale con una corsa speciale partita da Udine alle 15.00; il ritorno invece è avvenuto con la corsa regolare alle 17.30. Il treno era pieno e nella stazione di Cividale ci sono stati intrattenimenti per i piccoli ospiti. La novità rispetto a passate edizioni è che in questa occasione allo Stadler erano stati applicati gli occhi il naso e la bocca!

Daniele De Anna

L'ATR 110001 UC "Cesarino" con occhi, naso e bocca incrocia la ALn 663910 UC (AD 910) nella stazione di Remanzacco il 4 febbraio 2012 (foto D. De Anna)

Vista dalla cabina del "Cesarino" dell'incrocio con la AD 910 nella stazione di Remanzacco (foto E. Ceron)

Sotto. Il Freccia Bianca protagonista di alcune scene del film "La Bella Addormentata" girate sul binario 6 della stazione di Udine il 6 marzo 2012 (foto E. Ceron)

L'E 414 113/131 Freccia Bianca il 6 marzo scorso, è stato protagonista ferroviario sul set del film di Marco Bellocchio "La Bella Addormentata", ispirato alla triste e lunga vicenda di Eluana Englaro. Le riprese si sono svolte sul binario 6 della stazione di Udine dove il Freccia Bianca stazionava e si spostava avanti e indietro seguendo il "ciac" e le indicazioni del regista come una vera star cinematografica.

Enrico Ceron

Il 16 marzo è partito dall'Interporto di Cervignano il primo treno-blocco denominato "Treno della Birra" con destinazione Catania e la Sicilia, all'altro capo dell'Italia, dove lo stabilimento di San Giorgio di Nogaro produttore della "Birra Castello" posiziona circa il 10% della sua produzione. In questa prima fase, il treno partirà da Cervignano tre volte al mese, con un carico pari (per ogni treno-blocco) a 23/24 Tir; annualmente sarà in grado di portare su rotaia il carico corrispondente a circa 630 autotreni, per un totale stimato di 110/120 mila ettolitri di birra. Il tempo di viaggio è di circa tre giorni. L'auspicio della direzione della "Birra Castello" è quello di incrementare le spedizioni via treno anche verso altri mercati, tra cui quello dell'area laziale.

Enrico Ceron

Il secondo "Treno della Birra" per Catania partito con la E 652.021 dall'Interporto di Cervignano il 30 marzo 2012 (foto E. Ceron)

Il plastico di Tarvisio Centrale

Nel mese di maggio 2011 i soci della SAT hanno effettuato due visite al plastico di Tarvisio C.le di proprietà di Lorenzo Schönberg.
La storia di questo plastico ci porta alla fine degli anni '60 quando Arialdo Lavezzi di Tarvisio, decise di riprodurre in scala H0 la stazione di confine. Il plastico ambientato nei primissimi anni '70 venne poi esposto in spazi pubblici comunali a Tarvisio dove andò in forte degrado, essendo praticamente stato abbandonato dopo che il Lavezzi lo cedette ad altra persona. Quando il Schönberg lo acquisì era devastato al punto che lo dovette praticamente ricostruire.
Ora si trova all'interno dell'ex dogana a Coccau assieme a molti modellini ed a un plastico dimostrativo. La parte completata va dagli scambi estremi lato Udine fino a prima dei magazzini merci. L'ingresso lato Udine però risulta semplificato: in realtà era ad esse, mentre qui è rettilineo. La parte lato Austria è in lavorazione e non era visibile. La parte esposta è lunga circa 7 metri, mentre il plastico in totale ne misurerebbe il doppio. Ancora in fase di costruzione il ponte sul torrente Slizza che portava a Boscoverde, parte aggiunta dall'attuale proprietario.
L'ambientazione è quella degli anni '70 anche se non sarebbe difficile utilizzarlo pure fino alla chiusura della stazione reale. Molto belli gli edifici della stazione, oltre alle due piccole rimesse lato Boscoverde, mentre gli edifici del quartiere sono stati riprodotti in maniera più semplificata utilizzando cartoncino con finestre disegnate a mano.
Riprodotti fedelmente anche la catenaria e tutto quello che riguarda la parte del piazzale e dintorni.
L'impianto elettrico è predisposto per il digitale, ma non era però possibile far circolare convogli mancando la parte con il lato Austria ed un anello di ritorno.
Non meno interessante è la collezione di modellini di rotabili non solo italiani ed austriaci esposta assieme a macchinine, camion, autobus e numerosi automezzi dei vigili del fuoco, essendo il proprietario pompiere volontario di Malborghetto.
Purtroppo Lorenzo Schönberg, per motivi di tempo e famiglia, ha deciso di vendere l'impianto: finora ha ricevuto proposte solo dall'Austria, ma preferirebbe che ad acquistarlo fosse un italiano. Quello che noi ci auguriamo è che il futuro proprietario, oltre a completarlo, lo renda visitabile agli appassionati.

Daniele De Anna

Panoramica della stazione lato Udine (foto D. De Anna)

Il piazzale con il fabbricato viaggiatori (foto C. Canton)

L'ingresso in stazione lato Udine visto dal "macchinista" (foto D. De Anna)

Il modulo con il ponte sul torrente Slizza (foto C. Canton)

Alcune novità da Norimberga 2012

L'edizione di quest'anno della Fiera del Giocattolo di Norimberga, all'interno della quale si tiene l'appuntamento più importante per tutto l'ambiente fermodellistico europeo, è stata caratterizzata dal grande freddo che ha imperversato per tutta la durata della manifestazione. Si andava dai meno 5-6 gradi del giorno ai meno 18-20 della notte. Queste condizioni climatiche hanno contribuito non poco a far calare il numero delle presenze, di per se tendenti a diminuire nell'ultimo biennio a causa della crisi economica. Ne è risultata una fiera in cui non mancavano le novità, alcune delle quali molto interessanti, ma l'entusiasmo era latitante.

Gr 685 a confronto: sopra il modello Oskar (foto Oskar), sotto quello ACME (foto ACME)

Acme ha presentato un catalogo sicuramente ricco di proposte, ma con poche novità in senso assoluto: vi sono molte ricoloriture o varianti di modelli già editi o annunciati, ed in ogni caso la parte internazionale del suo catalogo è sempre più ricca, segno che si guarda ai mercati esteri per poter competere meglio ed assicurarsi un futuro più sereno. Di sicuro interesse la proposta del convoglio Frecciabianca con le locomotive E 414 appositamente realizzate per questo convoglio, preludio poi per i convogli ETR 500 di prima fornitura. Vi sono poi il convoglio di Ale 801/940 nella livrea d'origine e XMPR ed il convoglio di ALe 601 "Marco Polo" già annunciati a settempre a Novegro. Di veramente nuovo ed inedito Acme propone i carri frigo isotermici a due assi della società Interfrigo ed i carri trasporto vino tipo Mv.

Hornby Rivarossi aveva in esposizione i modelli delle ALn 556 Fiat, meglio note come le Topolino, pressoché definitive, le E 431 in versione castano-isabella, le ALe 601 nelle livree tradizionale grigio verde ed in quella speciale Alitalia, la cui consegna è prevista a marzo. Inoltre c'erano campioni in avanzato stato di lavorazione delle E 326 e della E 428 1ª serie con cassa in metallo.

Allo stand della Modelleisenbhan non c'erano anteprime di modelli italiani veri e propri: i cataloghi Roco e Fleischmann riportano parecchie riedizioni di carrozze e di carri, mentre la E 626 tanto annunciata non vedrà la luce a breve. Lo stand era monopolizzato dalla nuova centrale digitale comandabile da iPhone o da iPad dotati della opportune applicazioni. Nulla di veramente innovativo certo, ma molto accattivante e pensato per attrarre un pubblico giovane ed attento agli sviluppi della tecnologia.

Allo stand della Oskar si potevano ammirare le uniche vere novità inedite annunciate in questa fiera, vale a dire la locomotiva a vapore Gr 685 serie 300, al vero derivata dalle ex Gr 680, ed il modello della D 342 serie 3000, prototipo OM.

Infine Vitrains esponeva i prototipi di prossima consegna della E 326 nelle versioni con motocompressore, mentre per l'annunciato TAF è stata avviata la progettazione esecutiva e quindi il modello sarà disponibile verso fine anno.

Alla Brawa si potevano vedere i primi campioni di stampo della loco tender dalla quale deriverà la già annunciata Gr 893 FS e la Corel ha confermato che prossimamente verrà prodotto il convoglio Stadler di Piko nella livrea della ferrovia Merano-Malles.

Angelo Rigon

Locomotiva E 414 del convoglio Frecciabianca di ACME (foto ACME)

Locomotiva D 342 serie 3000 - prototipo OM - di Oskar (foto Oskar)

il tender
N° 64 - Anno 17 (N° 1 / 2012)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 2 - Marzo 2012 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via XXIII Marzo 1848, 26 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine - Scalo Sacca
Fotocopiato in proprio